Deutscher Bundestag **Drucksache 17/7009**

17. Wahlperiode 19. 09. 2011

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Heidrun Bluhm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 17/6891 –

Verkehrsprojekt B 50 neu: Kostensteigerung, verkehrlicher Nutzen und Gefährdung des Mittelmoseltals

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bundesstraße 50 neu soll das Autobahnkreuz Wittlich mit dem Flughafen Hahn und weiter mit Rheinböllen verbinden. Teil dieser Strecke ist die Hochmoselbrücke, die in einer Höhe von 158 Metern mit vier Fahrstreifen und zwei Standstreifen bei Ürzig über die Mosel führen soll. In diesem Bauabschnitt an der Mittelmosel liegt eines der bedeutenden Weinanbaugebiete der Bundesrepublik Deutschland. Die gewählte Trassenführung bringt große Gefahren für Bevölkerung und Wirtschaft sowie das Risiko einer extremen Kostensteigerung des Projekts mit sich, da die Weinhänge auf der rechten Seite instabil sind.

In den letzten Monaten werden immer wieder Informationen über teilweise erheblich höhere Kosten für das Bauvorhaben der Bundesstraße 50 neu und vor allem den Hochmoselübergang publik. Auf der Homepage des Landesbetriebs Mobilität Rheinland-Pfalz in Trier (LBM) werden für das Gesamtprojekt 331 Mio. Euro, davon 182 Mio. Euro für den Abschnitt Hochmoselübergang veranschlagt (www.hochmoseluebergang.rlp.de/kosten.html). Das Tourismusgutachten der Fachhochschule Worms (Prof. Dr. Scherhag) nennt mit Berufung auf das LBM auf Seite 65 die Summe von 360 Mio. Euro (www.fh-worms.de/fileadmin/medien/FB_touri/Pressemeldungen/Downloads_neuIst_Analyse_Bernkastel_Download_2011-05-11.pdf). In einer Mitteilung in der „Eifel-Zeitung“ 16/2011 vom 20. April 2011 heißt es: „Der umstrittene Hochmoselübergang wird mehr als die geplanten 400 Millionen Euro kosten. Hinter vorgehaltener Hand sprechen Experten in den beteiligten Behörden von Kosten von weit über einer Milliarde Euro.“ Ein wie auch immer geartetes Dementi von offizieller Seite ist bisher nicht bekannt. Zudem ist das auf der Grundlage von 330 Mio. Euro Gesamtkosten errechnete Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 1,8 für ein Straßenbauprojekt vergleichsweise gering. Die Verkehrsprognosen lassen den steigenden Ölpreis unberücksichtigt und gehen von einem steigenden Verkehrsaufkommen auf der Straße sowie des Flugverkehrs am Flughafen Frankfurt-Hahn aus. Dieser aber verzeichnete gegen den Wachstumstrend im ersten Halbjahr 2011 einen deutlichen Rückgang bei den Passagierzahlen. Entgegen dem Trend von 3 Prozent Zunahme verzeichnet dieser Flughafen nach Ermittlung der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) e. V. einen

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 16. September 2011 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Rückgang um 13,7 Prozent im Vergleich zum Vorjahr (www.adv.aero/fileadmin/pdf/statistiken/2011/ADV-Monatsstatistik_Juni_2011.pdf, S. 9).

Die Gründung der Pfeiler für die fast 160 m hohe Brücke im tektonisch gestörten Hang auf der linken Moselseite ist ein gewaltiges Problem: Man wählte bei der Planung einen Ort mit einer etwa 400 m tiefen tektonischen Verwerfung (Graben im Rheinischen Schiefergebirge). Die Einwendungen der Dipl.-Geologin Dr. Elisabeth von den Hoff aus Wittlich erläutern die Problematik (www.pro-mosel.de/html/presse/ hoff.pdf). Laut einem Schreiben des Landesbetriebs Mobilität an Herrn Körlings, Mitglied der Bürgerinitiative Pro-Mosel, vom 1. August 2011 ist die „Untersuchung der statischen Auswirkungen des Lastfalls Erdbeben“ noch nicht abgeschlossen. Welche Risiken und Kostensteigerungen damit verbunden sein könnten, kann also noch nicht abgeschätzt werden.

In ihrer Antwort zu Frage 1 auf einer Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. (Bundestagsdrucksache 17/5326) führt die Bundesregierung aus, dass die B 50 eine „verkehrlich wichtige West-Ost-Verbindung im Land Rheinland-Pfalz“ darstellt, die die Regionen Eifel, Mosel und Hunsrück miteinander verbindet und „die wichtigste Anbindung des Flughafens Frankfurt-Hahn“ sei. Zudem sei sie „ein bedeutsames Teilstück der internationalen Verbindung zwischen den Wirtschaftsräumen Lüttich/Brüssel sowie Antwerpen/Rotterdam/Amsterdam (mit den Nordseehäfen) und dem südwestdeutschen Wirtschaftsraum, insbesondere dem Rhein-Main-Gebiet“. Angesichts mittlerweile gut ausgebauter Alternativrouten, wird diese verkehrliche Bedeutung aber von verschiedenen Seiten wie dem BUND Landesverband Rheinland-Pfalz in Frage gestellt.

1. Welche Kostenschätzung von Seiten des für diese Auftragsangelegenheit zuständigen LBM in Trier liegen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vor?

2. Wie beurteilt die Bundesregierung die Mitteilung in der „Eifel-Zeitung“ 16/2011 vom 20. April 2011 und das Tourismusgutachten der Fachhochschule Worms hinsichtlich der dort veranschlagten Kosten?

3. Welche neueren Erkenntnisse sind in diesen Zahlen berücksichtigt, die in der Kalkulation der Bundesregierung von rund 330 Mio. Euro für das Gesamtprojekt noch nicht berücksichtigt sind?

4. Sind die Angaben im Straßenbauplan 2012 (Anhang Entwurf eines Gesetzes über die Feststellung des Bundeshaushaltsplans für das Haushaltsjahr 2012 auf Bundestagsdrucksache 17/6600), wonach den lfd. Nr. 370, 371 und 371.1 (S. 99 f.) Gesamtkosten für die B 50neu von 338 278 000 Euro entstehen, die aktuellsten, mit den die Bundesregierung derzeit rechnet, oder liegen bereits neuere Berechnungen vor?

Die Fragen 1 bis 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die derzeit im Entwurf des Straßenbauplans 2012 eingestellten Kosten, die der letzten von der Straßenbauverwaltung des Landes Rheinland-Pfalz (AV RP) erstellten und mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) abgestimmten Kostenberechnung nach AKS (Anweisung zur Kostenberechnung für Straßenbaumaßnahmen) entsprechen, belaufen sich auf rund 338 Mio. Euro. Abzüglich des im ersten Bauabschnitt (lfd. Nummer 370 des Straßenbauplans) durch Dritte zu übernehmenden Kostenanteils von rund 7 Mio. Euro ergeben sich die bisher genannten Kosten für den Bund von rund 331 Mio. Euro.

Aufgrund der bisherigen Vergaben bei diesem Projekt zeichnet sich nach Auskunft der AV RP ab, dass die Gesamtkosten für den Bund auf bis zu 360 Mio. Euro anwachsen können. Im ersten Bauabschnitt (vom AK Wittlich – A 1/A 60 – bis Platten), der sich seit Mai 2003 in der baulichen Umsetzung befindet, ent-

stehen erhöhte Aufwendungen von rund 10 Mio. Euro überwiegend durch allgemeine Preissteigerungen und im zweiten Bauabschnitt (von Platten bis Longkamp einschl. Hochmoselbrücke) von bis zu 20 Mio. Euro bedingt durch das Ausschreibungsergebnis der Hochmoselbrücke.

Die Kostenberechnung nach AKS wird derzeit von der AV RP aktualisiert und anschließend dem BMVBS zur Zustimmung vorgelegt werden. Diese vorausgesetzt werden die aktualisierten Kosten dann in den Straßenbauplan übernommen.

5. Beinhaltet die lfd. Nr. 371 auch die Kosten für den Zubringer B 53neu (zur B 53neu sind im Straßenbauplan keine Kosten aufgeführt), oder werden die Kosten hierfür erst in späteren Straßenbauplänen aufgeführt werden?

Die lfd. Nummer 371 beinhaltet die Kosten für den Zubringer Erden Lösnich.

6. Ist nach Abschluss und Prüfung aller Gutachten (u. a. zur Erdbebensicherheit, siehe Frage 8) mit einer Neuberechnung der lfd. Nr. 371 zu rechnen, zumal diese trotz relevanter neuer Erkenntnisse gegenüber dem Straßenbauplan 2011 unverändert geblieben ist, und wenn ja, wann werden diese vorliegen und in welcher Form veröffentlicht?

Die Prüfungsergebnisse der Gutachten haben keine Auswirkungen auf die Kosten der lfd. Nummer 371, da diese bereits eingearbeitet wurden. Hinsichtlich der Kostensteigerungen sowie deren Ursache wird auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 4 verwiesen.

7. Welcher Kostenanteil entfällt bei lfd. Nr. 371 auf den Hochmoselübergang?

Der am 22. November 2010 vergebene Auftrag für die Hochmoselbrücke beläuft sich auf rund 128 Mio. Euro.

8. Wie bewertet die Bundesregierung das Risiko, dass das NKV durch Kostensteigerung sowie geringere Verkehrsströme unter 1,0 fällt und das Projekt damit nicht mehr zu rechtfertigen wäre?

Bei dem 2010 ermittelten Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,8 wurde eine eher zurückhaltende Verkehrsentwicklung zugrunde gelegt. Ein Absinken des NKV des in Bau befindlichen Projektes infolge von Kostensteigerungen auf einen Wert unter 1,0 ist nicht zu befürchten.

9. Warum wird der Übergang gerade an der einzigen bis zur Mosel herunter tiefgründig instabilen Stelle im Moseltal zwischen Trier und Cochem gebaut?

Es gab zur heutigen Lage des Übergangs der B 50n über die Mosel seit den 70er-Jahren intensive Alternativenuntersuchungen, ein raumplanerisches Verfahren, ein Linienbestimmungsverfahren und ein Planfeststellungsverfahren, die zu der heutigen Linie geführt haben. Dabei wurden die geologischen Gegebenheiten im Moseltal berücksichtigt.

10. Ist im Ausschreibungsverfahren die Besonderheit des instabilen Ürziger Hangs angesprochen worden?

    Wenn ja, wie?

    Werden dort der Eurocode 8 bzw. die Erdbebennorm DIN 4149 zur Grundlage genommen, und wenn nein, warum nicht?

11. Liegen bereits Untersuchungsergebnisse der statischen Auswirkungen des Lastfalls Erdbeben vor?

    Wenn ja, wie sehen diese aus, und wenn nein, wann ist damit zu rechnen?

Die Fragen 10 und 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In den Ausschreibungsunterlagen sind die geologischen Verhältnisse des Brückenstandortes genau beschrieben, nicht zuletzt durch ein geologisches Gutachten, das die Gründungsverhältnisse genau darlegt.

Nach der für den Hochbau geltenden Norm DIN 4149, die Erdbebenzonen von 0 bis 3 ausweist und in einer Karte darstellt, liegt das Bauwerk außerhalb von Erdbebenzonen. Für Brücken werden in der Regel objektspezifische Festlegungen in Anlehnung an diese Norm getroffen. Im vorliegenden Fall des Hochmoselübergangs wurde in Abstimmung mit dem Landesamt für Geologie und Bergbau (LGB) in Rheinland-Pfalz die für die statische Bemessung ungünstigere Erdbebenzone 1 zugrunde gelegt. Wie zu erwarten, hat sich im Rahmen der Entwurfsplanung gezeigt, dass der Lastfall Erdbeben für die Dimensionierung des Bauwerks kein maßgebender Lastfall ist.

Unabhängig davon sehen die Ausschreibungsunterlagen zur Hochmoselbrücke, die auch die Leistungen der Ausführungsstatik umfassen, entsprechend der Empfehlung des LGB vor, dass der Auftragnehmer den Lastfall Erbeben nach Zone 1 berücksichtigen muss.

12. Wurde von der Bundesregierung eine Abschätzung der möglichen Risiken, die für das Projekt von den instabilen Stellen im Moseltal ausgehen, veranlasst?

    Wenn ja, was ergab diese konkret

    a) für die Fortführung des Projektes;

    b) in Bezug auf evtl. Schadensersatzansprüche an das Land Rheinland-Pfalz, wegen der möglicherweise nicht ordnungsgemäßen Erfüllung einer Auftragsangelegenheit des Bundes?

Während die Ost-(Hunsrück-)Seite der Moselbrücke – auch durch die relativ flache Geländeneigung – günstige Gründungsverhältnisse aufweist, befinden sich auf der West-(Eifel-)Seite schwierigere geologische Verhältnisse. Die Gründungsbedingungen wurden in den letzten Jahren durch die AV RP sehr eingehend untersucht. Bis heute und auch während der bevorstehenden Bauarbeiten werden umfangreiche Mess- und Kontrollprogramme mit terrestrischen und Satelliten-gestützten Verfahren durchgeführt, die eine umfassende Beobachtung aller Bewegungen über das übliche Maß hinaus gewährleisten. Die AV RP bedient sich hierbei der Unterstützung von Fachgutachtern. Durch diese Untersuchungen sind die Besonderheiten dieses Hanges sehr gut bekannt.

Insgesamt liegen im Bereich des Hochmoselübergangs aber keine Baugrundverhältnisse vor, die eine Bebauung aus Gründen von Naturgefahren wie Hangrutschungen aus den Regelwerksvorgaben ausschließen würden.

13. Wurde bei der Prognose des Verkehrsaufkommens für die B 50neu die von den holländisch-belgischen Wirtschaftsräumen her gesehen schnellere, kürzere und durchgehend vierspurige Verbindung über die A 61 berücksichtigt?

    Wenn ja, mit welchem Verlagerungsszenario?

Bei allen Prognosen werden die zu erwartenden Verkehre unter Einbeziehung der zeitkürzesten Routen einschließlich sich ergebender Verlagerungseffekte im Gesamtnetz der Straßen berücksichtigt.

Im Falle der B 50n sind Verlagerungseffekte unter anderem von der A 61 auf die künftig gut befahrbare Verbindung A 60/B 50 prognostiziert.

14. Welche Annahmen rechtfertigen die vierspurige Planung des Hochmoselübergangs vor dem Hintergrund, dass die A 60 zwischen den Anschlussstellen Prüm und Winterspelt wegen mangelndem Verkehrsbedarf zwei- bis dreispurig bleibt, die B 50neu in Longkamp teils zweispurig geplant ist und von dort ebenfalls zweispurig bis zur zweispurigen Hunsrückhöhenstraße (B 327) weitergeführt wird und das Moseltal neben dem Zubringer für zwei Orte mit insgesamt 800 Einwohnern (Erden und Lösnich) kaum an die B 50neu angebunden werden soll?

Es wird auf die Antwort zu Frage 7 auf Bundestagsdrucksache 17/5326 verwiesen.

15. Wie beabsichtigt die Bundesregierung angesichts einer möglichen Unterbrechung wichtiger Wasserzuflüsse am „Moselsporn“, die drohende Qualitätsverschlechterung der betroffenen Weinlagen zu vermeiden bzw. ihr entgegenzuwirken?

    Welche Gutachten mit welchen Ergebnissen wurden zu diesem Problem bisher in Auftrag gegeben?

Es wird auf die Antwort zu Frage 9 auf Bundestagsdrucksache 17/5326 verwiesen.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333